

19. Wahlperiode

Schriftliche Anfrage

des Abgeordneten Mathias Schulz (SPD)

vom 03. Januar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 05. Januar 2023)

zum Thema:

Wann kommen endlich bessere Ampelschaltungen auf der Müllerstraße und Seestraße?

und **Antwort** vom 18. Januar 2023 (Eingang beim Abgeordnetenhaus am 20. Jan. 2023)

Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz

Herrn Abgeordneten Mathias Schulz (SPD)
über
den Präsidenten des Abgeordnetenhauses von Berlin

über Senatskanzlei - G Sen -

A n t w o r t

auf die Schriftliche Anfrage Nr. 19/14454

vom 3. Januar 2023

über Wann kommen endlich bessere Ampelschaltungen auf der Müllerstraße und Seestraße?

Im Namen des Senats von Berlin beantworte ich Ihre Schriftliche Anfrage wie folgt:

Vorbemerkung des Abgeordneten:

Das im Juli 2018 in Kraft getretene und im Februar 2021 um den Abschnitt Fußverkehr erweiterte Mobilitätsgesetz (MobG) soll einen Paradigmenwechsel in der Berliner Verkehrspolitik einleiten. Das Land Berlin hat darin gesetzlich verankert, den Fußverkehr zu fördern. Das Zu-Fuß-gehen soll attraktiver werden – unter anderem durch eine bessere Beleuchtung der Fußwege, das Errichten von Mittelinseln, das Absenken von Bordsteinen, den Ausbau von Gehwegvorstreckungen sowie eine Dauer von Grünphasen an Lichtzeichenanlagen, bei der auch auf breiten Straßen das Warten auf der Mittelinsel entfällt.

Frage 1:

Inwieweit sind die Schaltungen der Lichtzeichenanlagen auf der Müllerstraße und der Seestraße vereinbar mit dem Mobilitätsgesetz, insbesondere mit § 50 Abs. 5 MobG BE?

Antwort zu 1:

Die Lichtsignalanlagen entlang der Müllerstraße und der Seestraße sind überwiegend vor Inkrafttreten des Mobilitätsgesetzes geplant und in Betrieb genommen worden. In Bezug auf die Querungen für zu Fuß Gehende entsprechen die Steuerungen deshalb zum Teil früheren Regelwerken.

Bei den Anlagen in der Müllerstraße sollte ist eine Gesamtquerung für den Fußverkehr an den meisten Anlagen bereits möglich sein. Bei der Überquerung der Müllerstraße kann die zweite Furt in der Regel noch bei Grün betreten werden können. Die Gesamtquerung über die Seestraße ist aufgrund des breiten Mittelstreifens nicht möglich.

In jedem Fall sorgen die versorgten Schutzzeiten dafür, dass nach dem Umschalten auf Rot ausreichend Zeit bleibt, die betretene Furt sicher zu räumen, bevor der querende Fahrverkehr seine Freigabe erhält. Somit ist die ausreichende Sicherheit der zu Fuß Gehenden in jedem Fall gewährleistet. Weiterhin wird dem Fußverkehr stets ein zeitlicher Vorsprung signalisiert, damit er vor dem parallelen und abbiegenden Verkehr auf der Fahrbahn und somit deutlich im Sichtfeld des Kfz-Verkehrs wahrnehmbar ist.

Frage 2:

Wie genau wird der Vorrang bei der Schaltung der Lichtzeichenanlagen umgesetzt?

Frage 3:

Was sind die Gründe für die Unvereinbarkeit und welche Maßnahmen werden konkret unternommen, um den Vorgaben im Mobilitätsgesetz und explizit §50 Abs. 5 MobG BE gerecht zu werden? (Bitte getrennte Darstellung nach Lichtzeichenanlage)

Antwort zu 2 und 3:

Die in der Frage 1 angeführte Norm verweist darauf, dass ein möglicher Vorrang nur im Rahmen des geltenden Rechts realisiert werden kann. Durch die bundesrechtlichen Bestimmungen zum Verkehrsrecht, namentlich vor allem durch die Straßenverkehrs-Ordnung, gilt dieser Bereich als bereits nahezu abschließend geregelt. Die nötigen Ermessensentscheidungen orientieren sich folglich bei den straßenverkehrsbehördlichen Maßnahmen - wozu auch Lichtzeichenanlagen zählen - in erster Linie an den Bestimmungen der StVO und zusätzlich innerhalb des davon vorgegebenen Rahmens am Mobilitätsgesetz des Landes Berlin.

Bei allen derzeitigen und künftigen Planungen werden somit soweit möglich und miteinander vereinbar die Forderungen des Mobilitätsgesetzes berücksichtigt. Je nach Ortssituation kommen dabei verschiedene Maßnahmen in Betracht. Neben dem Fußverkehr müssen dabei auch immer die Aspekte der Beschleunigung des öffentlichen Personennahverkehrs, die Randbedingungen für den Radverkehr, der verbleibenden Leistungsfähigkeiten für den Kfz-Verkehr zur Verhinderung von verkehrgefährdenden Stausituationen sowie der fahrzeugspezifischen Verkehrsflächenbedarfe beachtet werden. Eine Möglichkeit den Fußverkehr zu bevorzugen ist beispielsweise die Schaltung längerer Freigabezeiten nach Bedarf. Dabei wird der Bedarf der zu Fuß Gehenden in der Regel mithilfe von Anforderungstastern erfasst oder mithilfe von speziellen Kameras erfasst, sodass anschließend längere Freigabezeiten für die Querung der gesamten Straße geschaltet werden können. Nach § 55 des Mobilitätsgesetzes müssen Abwägungsentscheidungen getroffen werden, wenn die benötigten Umlaufzeiten oder Wartezeiten zu lang sind.

Frage 4:

Welche Planungen gibt es zur Umsetzung der Vorgaben des Mobilitätsgesetzes hinsichtlich der Lichtzeichenanlagen entlang der Müllerstraße und der Seestraße, um beide Fahrstreifen – inklusive der Mittelinsel – während einer Grünphase überqueren zu können?

Antwort zu 4:

Die Vorgaben des Mobilitätsgesetzes werden spätestens mit den nächsten planmäßigen Modernisierungen oder anderen notwendigen Anpassungen an den Anlagen Lichtsignalanlagen umgesetzt.

Berlin, den 18.01.2023

In Vertretung

Dr. Meike Niedbal
Senatsverwaltung für
Umwelt, Mobilität, Verbraucher- und Klimaschutz